

di interscambio alla stazione di arrivo.

Per entrambe le relazioni si è ipotizzato che la matrice delle accessibilità interzonali sia simmetrica, cioè che l'accessibilità fra la zona i e la zona j sia uguale a quella fra la zona j e la zona i .

In generale quindi l'accessibilità interzonale è calcolata come somma dei tempi medi di spostamento su ferrovia con i tempi medi di spostamento sulla rete dei trasporti urbani.

Nei due paragrafi successivi sono descritti i metodi di calcolo di questi due tempi.

2.7.2 Metodo di calcolo dei tempi medi di spostamento su ferrovia.

In via preliminare si è verificato quali zone dell'area di studio sono servite dalla ferrovia. Per ogni zona che è risultata servita, i tempi medi di spostamento sono stati calcolati con riferimento al suo baricentro.

Le zone extraurbane direttamente servite dalla ferrovia sono 51, sul totale di 82 dell'area di studio.

Delle restanti 31 zone, tre sono state considerate servite dalle ferrovie, in quanto la loro ubicazione prossima a stazioni ferroviarie ha consentito di ipotizzare un collegamento automobilistico con la stazione più vicina; le altre 28 sono ubicate in posizione talmente eccentrica rispetto alla rete ferroviaria che si è ritenuto opportuno considerarle non servite.